

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Di era modern seperti sekarang, hampir semua kalangan masyarakat membutuhkan alat transportasi untuk bepergian. Masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan milik pribadi daripada kendaraan umum. Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) menjelaskan bahwa bulan Januari hingga November 2015, penjualan kendaraan bermotor nasional mencapai 788.000 unit (Renata, 2015, h.1). Jumlah tersebut menjelaskan bahwa masyarakat memilih untuk menggunakan kendaraan transportasi jenis sepeda motor saat bepergian. Semakin besar suatu kota maka semakin banyak jumlah kendaraan yang ada di jalanraya sehingga tak jarang terlihat beberapa pengendara yang motornya mengalami musibah seperti mogok, kehabisan bensin dan lainnya.

Sejak tahun 1960-an sepeda motor jenis *scooter* merek VESPA ini sudah diminati oleh masyarakat, dibuktikan dengan berkembangnya komunitas-komunitas VESPA. Jumlah komunitas VESPA di Indonesia merupakan jumlah komunitas terbanyak kedua didunia setelah Italia yang merupakan negara asal VESPA (Farizky dan Taryanto, 2012, h.2). Kendaraan ini digemari oleh berbagai kalangan dari tua, muda, kaya ataupun miskin. VESPA mempunyai beragam jenis, dari jenis klasik,

modern, gembel hingga ekstrim. Dalam Pacitanku.com yang diterbitkan pada tanggal 8 Desember 20014, tercatat bahwa tidak kurang dari 7000 anggota VESPA se-Indonesia hadir pada acara Java Scooter Rendezvous (JSR) IX Jawa Timur yang diadakan di Pacitan (Saputro, 2014, h.1). Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat berminat pada kendaraan VESPA jenis ekstrim.

Mendengar kata “VESPA Ekstrim”, mungkin sebagian orang akan risih membayangkan bentuk dari VESPA yang terlihat berantakan. VESPA Ekstrim terbentuk berdasarkan kesamaan hobi atau karena adanya kesamaan tertentu pada kendaraan VESPA jenis ekstrim sehingga dengan adanya kesamaan tersebut, para *scooterist* ekstrim berusaha menunjukkan jati diri. Profil VESPA Ekstrim sangat mudah dikenali, ciri yang dapat dilihat adalah bentuk VESPA rombeng tahun 1970 atau 1980-an yang dimodifikasi sehingga menghasilkan bentuk yang aneh namun unik. Terkadang modifikasi tersebut membuat pengendaranya duduk dekat dengan aspal. Jarak antara *body* VESPA dengan tanah hanya setinggi kurang lebih tiga sentimeter. Beberapa dari *scooterist* ekstrim menambahkan gerobak disamping VESPAny atau mengganti setang VESPAny dengan setang tinggi menjulang yang biasa disebut *chopper*. Ada pula yang memanjangkan badan VESPA hingga bermeter-meter atau biasa disebut dengan “VESPA Long”. Tidak hanya tampilan *body*, terkadang knalpot diubah hingga mengeluarkan suara yang sangat berisik bagi sebagian masyarakat.

Tidak hanya bentuk VESPANYa saja yang ekstrim, beberapa dari pengendaranya yang biasa disebut *scooterist* ekstrim pun juga ikut berpenampilan ekstrim. Biasanya *scooterist* ekstrim memiliki rambut yang panjang atau gimbal ala Bob Marley dan berpakaian nyentrik. Sebagian besar penggemar VESPA jenis ini berasal dari kelompok kelas menengah. Semarang sebagai ibukota provinsi Jawa Tengah juga merupakan kota yang tidak luput dari peredaran VESPA Ekstrim. Kurang lebih terdapat 500 kendaraan VESPA Ekstrim yang tersebar di Kota Semarang, namun hanya 100 hingga 200 saja *scooterist* yang masih aktif untuk berkumpul ataupun mengikuti kegiatan. Hampir semua *scooterist* ekstrim berjenis kelamin laki-laki. Akan tetapi, beberapa wanita juga ikut meramaikan dunia *scooterist* ekstrim *scooterist* ekstrim wanita namun hanya berjumlah 15 hingga 20 orang.

Dalam kegiatannya sehari-hari, *scooterist* VESPA Ekstrim juga melakukan hal yang biasa dilakukan oleh komunitas motor lainnya, salah satunya adalah kopdar. Kopdar didefinisikan sebagai acara berkumpul sesama *scooterist* disuatu tempat dan hari serta jam yang telah ditentukan. Lokasi yang biasa digunakan kopdar oleh para *scooterist* esktrim Semarang adalah Ahmadyani, Lawangsewu, Patungkuda di Imam Barjo, Tembalang, Gunungpati dan lainnya. Para *scooterist* sering berkumpul pada hari jumat dan sabtu, mulai pukul 21.00 hingga selesai. Dalam acara berkumpul tersebut, para *scooterist* sering berdiskusi dalam segala hal mulai dari pekerjaan, mesin VESPA, *event* yang akan datang hingga permasalahan wanita.

Selain kopdar, *scooterist* ekstrim juga kerap melakukan *touring*. *Scooterist* ekstrim Semarang sering melakukan *touring* untuk menuju pada suatu *event* tertentu ataupun hanya sekedar berjalan-jalan dengan tujuan *refreshing*. Akan tetapi dalam perjalanannya, para *biker* ini sering mendapat komentar dari para warga yang dilewati oleh kendaraan VESPA jenis ekstrim. Selain penampilan lusuh dan terkesan urakan, biasanya *scooterist* ekstrim meminum alkohol ketika sedang berkumpul. Selain itu, bentuk motor yang dapat membahayakan orang lain juga semakin membuat para *scooterist* ekstrim ini diidentikkan dengan perilaku kejahatan. Komunitas tersebut sering disamakan dengan geng-geng motor yang melakukan kegiatan anarkis, seperti perampokan, perkelahian, pembunuhan dan bentuk-bentuk anarkis lainnya.

Kepala Unit Pengaturan Penjagaan Pengawalan dan Patroli (Kanit Turjawali) Satlantas Polresta Solo, AKP Sukarda juga menyatakan bahwa akan merazia kendaraan VESPA ekstrim atau gembel karena tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan pada kendaraan bermotor (Suseno, 2014, h.1). VESPA ini membahayakan pengendara serta pengguna jalan lainnya. Saat ini keberadaan VESPA ekstrim menjadi masalah sosial yang dianggap mengganggu ketentraman masyarakat di jalanraya dan membahayakan individu pengendaranya serta pengguna jalan lainnya. Dari berbagai komentar tersebut ada yang berkata suka karena menganggap karya para *scooterist* ekstrim sebagai suatu kreatifitas dan seni serta dapat digunakan sebagai hiburan. Akan tetapi, ada sebagian masyarakat yang berpendapat negatif karena suara

yang bising serta tidak enak untuk dipandang bahkan dianggap berkelakuan negatif.

Selain memiliki ciri khas dalam hal penampilan maupun kendaraannya, *scooterist* VESPA ekstrim juga terkenal dengan solidaritasnya yang tinggi. Solidaritas adalah kesanggupan untuk berjuang bagi semua orang, dengan kata lain solidaritas adalah kasih yang menggerakkan kaki, tangan, hati dan kepribadian manusia (Sumardi, 2005, h.87). Semangat inilah yang akan menumbuhkan sikap-sikap kepahlawanan, kerelaan untuk berkorban, dan kesediaan untuk merasakan serta membantu mengatasi kesulitan yang dialami oleh orang lain, sama halnya dengan definisi perilaku prososial.

Perilaku prososial adalah kategori yang lebih luas dari altruisme mengenai tindakan memberikan bantuan untuk orang lain, terlepas dari motif orang yang memberikan pertolongan. Tedeschi, Lindskold dan Rosenfeld (1985, h. 253) mendefinisikan perilaku prososial berhubungan dengan tindakan menolong, memberi, peduli dan tanggapan sosial lainnya individu tanpa adanya motivasi pribadi.

Myers (dalam Sarwono, 1994, h.328), juga menyatakan bahwa perilaku prososial adalah keinginan untuk menolong orang lain tanpa memikirkan kepentingan sendiri. Perilaku prososial tidak pernah lepas dari kehidupan manusia dalam interaksinya dengan masyarakat karena individu egois yang hidup dalam area atau guanya masing-masing akan merasa lebih sulit untuk bertahan hidup dibandingkan dengan sekelompok individu yang bekerja sama.

Beberapa penelitian juga menunjukkan bahwa ukuran kota menimbulkan perbedaan dalam usaha menolong orang lain yang mengalami kesulitan (Sears dkk., 1994, h.63). Maka dari itu, tidak heran jika di kota besar seperti Semarang, sikap saling memberi atau menolong mengalami penurunan sehingga menyebabkan munculnya sikap individualis pada setiap individunya.

Perilaku prososial yang ditunjukkan oleh *scooterist* ekstrim sangat terlihat di jalanraya. Di saat kendaraan lain hanya acuh, para *scooterist* ekstrim bersedia untuk menolong orang lain yang kendaraannya mengalami kendala di jalan seperti memberikan sparepart, bensin, membantu mendorong hingga pom bensin terdekat dan sebagainya. Agus Wahyu dalam wawancaranya terhadap Seputarkudus.com (Suwoko, 2013, h.1) juga menyatakan bahwa hal positif yang dilakukan oleh komunitas *scooterist* ekstrim saat bulan Ramadhan adalah membagikan makanan nasi bungkus kepada anak jalanan, tukang becak dan pengemis yang para *scooterist* jumpai.

Selain memberikan barang, *scooterist* juga bersedia untuk menyumbang tenaganya guna membantu orang lain. *Scooterist* ekstrim juga bersedia untuk berbagi informasi atau ilmu pada sesama *scooterist* mengenai pekerjaan atau event VESPA yang akan datang. Selain itu, para *scooterist* ekstrim memiliki kebiasaan seperti menyapa dengan cara membunyikan klakson atau melambaikan tangan pada sesama pengendara VESPA lainnya. Di antara *scooterist* juga memiliki kebiasaan yaitu perjamuan. Perjamuan adalah kegiatan menjamu

scooterist dari kota lain yang sedang mampir. Para *scooterist* ekstrim rela memberi tumpangan, tempat tinggal, berbagi makan, bahkan memberi bekal uang kepada sesama pengendara VESPA yang sedang melakukan perjalanan.

Perilaku prososial yang dilakukan *scooterist* ekstrim terkadang menimbulkan beberapa permasalahan. Kebiasaan ‘perjamuan’ membuat para *scooterist* harus memberikan ‘jamuan’ kepada tamunya. Walaupun tidak memiliki uang, *scooterist* ekstrim lebih memilih untuk meminjam uang dari orang lain. Hal tersebut menimbulkan kekacauan ekonomi dalam kehidupan *scooterist*. Meskipun begitu, para *scooterist* tetap memberikan perjamuan kepada tamu *scooterist* yang datang.

Selain itu, walaupun tidak memiliki keahlian mesin VESPA, *scooterist* ekstrim lebih memilih berhenti untuk memberikan pertolongan kepada orang lain yang motornya mogok atau mengalami masalah. Sedangkan pengendara kendaraan jenis motor bebek, tidak memberikan pertolongan kepada sesama motor bebek lainnya.

Fenomena diatas menjelaskan bahwa perilaku prososial di jalanraya hanya terjadi pada sesama *scooterist* VESPA. Hal ini memperlihatkan bahwa kendaraan yang sering dianggap negatif dan jumlah *scooterist* ekstrim yang lebih sedikit daripada jumlah pengendara sepeda motor bebek lainnya justru memperlihatkan perilaku prososial terhadap sesama *scooterist*. Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik ingin mengetahui sejauh mana kah para *scooterist* VESPA ekstrim mampu melakukan tingkah laku prososial kepada sesama *scooterist*?

Faktor-faktor apa saja yang mendorong *scooterist* ekstrim untuk berperilaku prososial?

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran secara menyeluruh perilaku prososial yang ditunjukkan oleh *scooterist* VESPA ekstrim kepada sesama *scooterist* serta faktor-faktor apa saja memengaruhinya.

C. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian yang akan dilaksanakan ini diharapkan dapat memberikan, antara lain:

1. Manfaat Teoritis:

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dipergunakan untuk memperluas wawasan ilmiah dalam bidang Psikologi khususnya Psikologi Sosial terutama yang berkaitan dengan *scooterist* VESPA Ekstrim di Kota Semarang.

2. Manfaat Praktis:

Dapat memberikan gambaran tentang perilaku prososial yang dilakukan oleh *scooterist* VESPA Ekstrim kepada sesama *scooterist*, sehingga dapat melakukan evaluasi lebih lanjut terhadap perilakunya.